

Il disastro aereo del 1960

di Silvestre Ferruzzi

Un sibilo, uno schianto, poi il silenzio.

Le nuvole avvolgevano il Monte Capanne e infuriava la pioggia, quella mattina di venerdì 14 ottobre 1960; era ancora il tempo dei pastori, di Oreste, di Mamiliano, sentinelle destinate a cogliere su quei monti ogni minimo respiro della natura.

Il volo di un piccolo aereo quadrimotore a 15 posti della *Società di Navigazione Aerea Itavia*, di modello *De Havilland DH/114 Heron 2* e con registrazione *I/AOMU*, partì dall'aeroporto di Ciampino a Roma con destinazione il Cristoforo Colombo di Genova. A bordo del velivolo, già attivo dal 1955, un totale di 11 persone: 4 dell'equipaggio e 7 passeggeri, tra cui una bambina di 9 anni e un uomo di nazionalità giapponese.

Ma un volo destinato ad infrangersi sulla prima grande montagna elbana che, improvvisa, sorgeva dal mare; un volo poi giudicato, a conti fatti, troppo basso, uno scriteriato "volo a vista" (il



Il luogo del disastro

cosiddetto VFR), mentre il pilota avrebbe dovuto seguire una tipologia IFR, ossia di "volo strumentale".

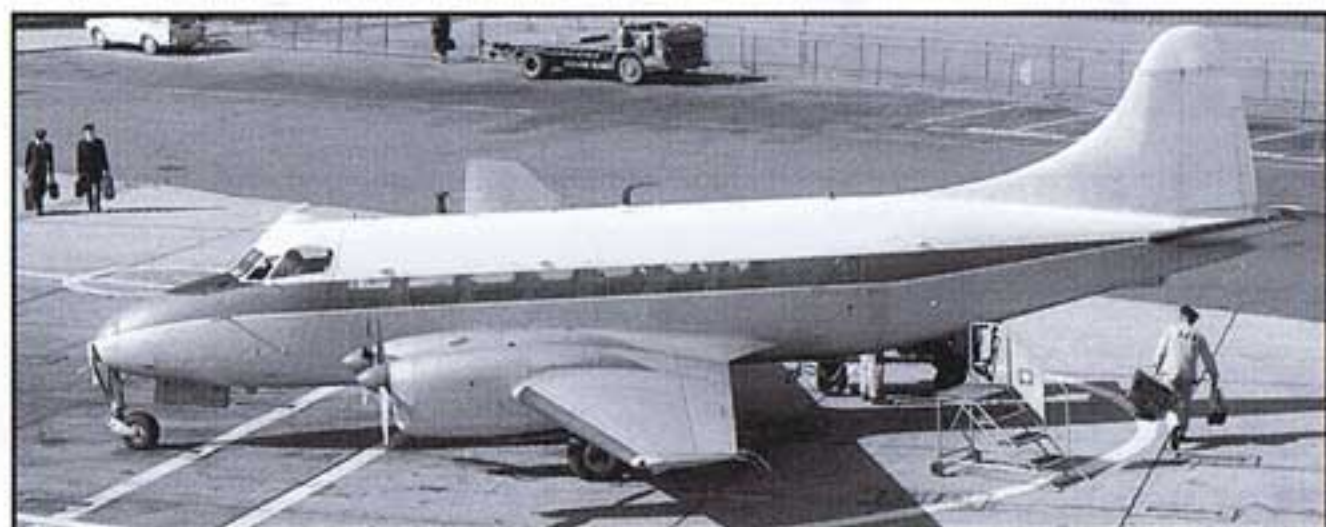
L'impatto avvenne sulle rovinose pendici sudorientali della Tabella (42°46'08.2"N/10°08'41.0"E), a 720 metri d'altitudine, imponente contrafforte occidentale del Monte Capanne. Un territorio aspro, roccioso, irraggiungibile, dove si consumò questo primo drammatico incidente aereo della compagnia Itavia (istituita nel 1958) avvenuto in Italia, il primo di una lunga serie, da quello del monte Serra Alta al disastro di Ustica.

Si seppe in seguito che il pilota del nostro piccolo aereo non possedeva assolutamente i requisiti per poter comandare quel velivolo; non aveva né l'abilitazione per eseguire alcun "volo strumentale" né aveva accumulato abbastanza ore di volo per ottenere la licenza di pilota di linea, ma solo quella di pilota commerciale.

Lo schianto venne udito da cacciatori che si trovavano nella vallata di Pomonte; ma solo nel tardo pomeriggio del piovoso giorno successivo, sabato 15 ottobre, si sparse la voce che un pastore della zona aveva individuati i resti dell'aereo. La mattina di domenica 16 ottobre, giornata soleggiata e dalla temperatura ancora estiva, dai paesi di Marciana e Poggio decine di persone, insieme ai Carabinieri, arrivarono sul luogo del disastro arrampicandosi per sentieri impraticabili. Scoprirono una vera carneficina.

Nessun superstite tra le 11 persone. I resti dilaniati dei passeggeri, sparsi nel groviglio meccanico, non lasciavano alcuna speranza; ma non una traccia di sangue, perché il cielo aveva abbondantemente cosparso di pioggia quella terrificante ecatombe. Le mani mozzate dello sprovveduto pilota erano ancora attaccate alla cloche di comando, come bloccate in un ultimo e terribile fotogramma. Il corpo della bambina fu ritrovato, intatto, tra due massi; come ricorda l'arch. Paolo Ferruzzi, inviato dal giornalista Mario Mazzei de *Il Telegrafo* per documentare fotograficamente l'incidente, "sembrava una bambola di cera. Era integra perché le fragili ossa si erano spezzate all'interno senza squarciare il corpo. L'assenza del sangue attenuava l'impressione che si poteva avere a tale vista. Nell'aria, odore dolciastro di carne morta. Pezzi di carne ovunque e oggetti personali: borse, portafogli, documenti che aiutammo a raccogliere e consegnare ai Carabinieri." Dell'aereo erano ancora riconoscibili un'ala e parte della coda, insieme ai quattro motori e alla ricetrasmittente; il rimanente era sparpagliato nel raggio di alcune decine di metri, tra bassi cespugli di cisto.

I parenti delle 11 vittime, ospitati a Poggio nel nuovo albergo *Monte Capanne*, continuavano a sperare e ad illudersi che lassù ci fosse ancora



Un aereo "De Havilland Heron" della compagnia Itavia

qualche superstite. Una pietosa processione accompagnò poi quel giorno, snodandosi sui fianchi della montagna; i resti di quelle persone vennero collocati in grossi sacchi e portati nell'obitorio di San Rocco a Marciana, dove i medici Vadi e Parlanti allestirono 11 bare per i corpi ricomposti, più una che raccoglieva tutti i brandelli irriconoscibili.

A questo tragico evento seguirono lunghe fasi processuali; la responsabilità dell'incidente venne fatta ricadere sui dirigenti dell'*Itavia*, sul direttore generale dell'Aviazione Civile e sul direttore dell'Aeroporto di Ciampino, in quanto, per inconcepibile leggerezza, avevano fatto compiere quel volo ad un pilota che non ne aveva minimamente i necessari requisiti. Immediatamente dopo il disastro elbano, l'*Itavia* fu investita da un enorme calo d'immagine e di serietà, al punto che i suoi

dirigenti decisero di por fine all'esistenza della compagnia. Ma due anni dopo, nel 1962, la società cambiò nome in *Aerolinee Itavia*, pur continuando tutta una sequela di incidenti aerei avvenuti quasi sempre per inaffidabilità dei piloti che, contravvenendo alle leggi, preferivano il "volo a vista" rispetto al "volo strumentale".

I processi di primo grado (1965) e di secondo grado (1966) sull'incidente dell'Elba, avvenuti al Tribunale di Livorno, furono assai pretestuosi e confusi. L'accusa puntava sulla mancata applicazione delle norme di sicurezza aerea contenute nella cosiddetta *Convenzione di Chicago*; ma il Tribunale respinse tale argomentazione, in quanto la *Convenzione* aveva in oggetto soltanto voli internazionali e non brevi tragitti come lo sfortunato Roma/Genova. Alla fine tutto si concluse, in sorprendente assenza di addebiti penali a carico dei potenti imputati, con la felice assoluzione dei dirigenti e di quanti erano stati colposamente coinvolti nella responsabilità del disastro elbano. Lassù restano ancora pochi pezzi meccanici e lamiere sconvolte, come gettati dalla mano del destino sul fianco della montagna. Resta la pietà per quelle persone, per le loro speranze interrotte nel grigio delle nuvole di quel giorno lontano, resta un assordante silenzio.

Ristorante
PUBLIUS

Cucina toscana
Cerimonie
Banchetti



Loc. Poggio
Marciana
Isola d'Elba
Tel. 0565 99208



CERAMICHE PASTORELLI

Pavimenti - Rivestimenti - Arredo Bagno - Arredo Giardino
Camini - Stufe a Legna - Caldaie a Pellets - Stufe a Pellets

Loc. Orti - Portoferraio - Tel. 0565 917801 - Fax 0565 945098
www.pastorelli.isoladelba.it - cerpast@elbalink.it